(SRI T. SUBRAMANYA)

functions of the taluk board. Therefore, if he approves, it is as good as the taluk board approving.

PAPERS LAID ON THE TABLE.

Sri KADIDAL MANJAPPA (Minister for Revenue).—Sir, I lay on the Table Order No. RD 6 GST 60, dated 21st March 1960 issued under sub-section (1) of Section 9 of the Mysore Stamp Act, 1957.

NON-OFFICIAL RESOLUTIONS.

Laying of New Railway lines in the State.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ನಾಗೂರ್ (ಬಿಜಾಪುರ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮೊನ್ನೆಯ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತಂದು ತಮ್ಮೂಲಕ ಖಾನಗೀ ನಿರ್ಣಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದವರಿಗಿದ್ದ ಮೂಲಭೂತ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಕಸಿದುಕೊಂಡು, ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳ ನೀತಿ-ನೇಮಗಳಿಗೆಲ್ಲ ತಿಲಾಂಜಲಿಯನ್ನಿತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ಕರಾಳ ಶಾಸನವನ್ನು ಜಾರಿ ಮಾಡತಕ್ಕ ಯಾವ ಶಾಸನ ಸಭೆಯಲ್ಲೇ ಆಗಲೀ ನಾವು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಿತದ ಸಲುವಾಗಿ ಏನು ಸಾಧಿಸಲಿಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಆದಕಾರಣ "ನಾ ಮಾಡಿದ ಕರ್ಮ ಬಲವಂತವಾದರೆ ನೀ ಮಾಡುವುದೇನೋ ದೇವಾ?" ಎಂದ ಹಾಗೆ "ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮಾಡಿದ ಕರ್ಮ ಬಲವಂತವಾದರೆ ನೀ ಮಾಡುವುದೇನು ಭುವನೇಶ್ವರಿ?" ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರದವರ ನೀತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರಾದ ನಾವು ನಮ್ಮ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ನಾವೀಗ ಸಭೆಯಿಂದೆದ್ದು ಹೊರಗಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ.

(Sri B. K. Nagoor and some other Members withdrew from the House).

Mr. SPEAKER.—I have received a number of amendments. But most of them are out of order. Sri K. P. Gadag's amendment is in order.

Regarding Dr. Nagan Gowda's amendment, it may be worded as: 'after the words "the following railway lines", add "especially 1 and 2 as mentioned below, in view of the fact that the port of Mangalore is going to be developed as all weather port and Karwar as an intermediary port."

Sri A. S. PATIL.—What about my amendment?

Mr. SPEAKER.—Your amendment has been disallowed, because it goes far beyond the scope of the resolution.

Mr. SPEAKER.—Sri Gadag may move his amendment.

Sri K. P. GADAG (Gadag).—Sir, I beg to move the following amendment to the resolution moved by Sri A. J. Doddameti:

> (*a*) 'Add after "action for constructing the following Railway lines" the words "that are quite essential for the development of ports, trade and industry in the State."'
>
> (*b*) "Delete Nos. 3, 4, 5 and 6-Railway lines from the Resolution."

Mr. SPEAKER.—Amendment moved:

> (*a*) 'Add after "action for constructing the following Railway lines" the words "that are quite essential for the development of ports, trade and industry in the State."'
>
> (*b*) 'Delete Nos. 3, 4, 5 and 6-Railway lines from the Resolution.'

Dr. R. NAGAN GOWDA.—I move the following amendment:

> 'After the words "the following Railway lines", add "especially Nos. 1 and 2 as mentioned below in view of the fact that the Port of Mangalore is going to be developed as an all weather Port and Karwar as an intermediate Port."'

Mr. SPEAKER.—Amendment moved:

> 'After the words "the following Railway lines", add "especially Nos. 1 and 2 as mentioned below in view of the fact that the Port of Mangalore is going to be developed as an all weather Port and Karwar as an intermediate Port."'

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ (ರೋಣ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಿನ್ನೆ ನಾನು ನೂಚಿಸಿದ ರೈಲ್ವೇ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದರ ಸಲುವಾಗಿ ನಾನು ನನ್ನ ಈ ಮನವಿಯನ್ನು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಾವು ಹೊಸ ಹೊದಲು ರೈಲ್ವೆಗಳ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯನ್ನೂ, ಯಾವ ಒಂದು ತಳಹದಿಯ ಮೇಲೆ ರಚನೆ ಮಾಡ ಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನೂ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ವಾಗಿ ಯಾವ ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆಗಳ ಪ್ರಸಾರ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ, ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳು ಕಡಿಮೆ ಇವೆ ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು. ಹಿಂದುಳಿದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಎನ್ನುವುದು ಎರಡನೆಯದು. ಮತ್ತು ಯಾವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಹಾಯ್ದರೆ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಮೂರನೆಯದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೆ ಇದುವರೆಗೂ ರೈಲ್ವೇ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದಂತಹ ಪ್ರದೇಶ ದಕ್ಷಿಣ ದೇಶ. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷತಃ ಕರ್ನಾಟಕ. ದಕ್ಷಿಣ ದೇಶದ ರೈಲ್ವೇನಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಲೈನನ್ನು ಬೇಗನೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹಲವಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ನಾವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಬೊಂಬಾಯಿ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗಲೂ ಈ ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಲವಾರು ಸಲ ಎತ್ತಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಮದರಾಸು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಜೋಡಿಸ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು ಬಹಳ ಹಳೆಯ ಪ್ರಯತ್ನ. ಕರ್ನಾಟಕ ಚೇಂಬರ್ ಆಫ್ ಕಾಮರ್ಸ್ ನವರು ಮತ್ತು ಅಂದಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಕಮಿಟಿ ಅವರು—ಇಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಕಮಿಟಿಯೇ ಅಂದಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಕಮಿಟಿ ಆಗಿತ್ತು,—ತಮ್ಮ ಅನೇಕ ಗೊತ್ತು ವಳಿಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ರೈಲ್ವೇ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಸಲ ಒತ್ತಾಯ ಪಡಿಸಿದ್ದರು. ಆದರೆ ದುರ್ದೈವದಿಂದಲೋ ಏನೋ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಭಾಗದ ಕಡೆ ವಿಶೇಷ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಬಹಳ ವಿಷಾದ ವೆನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಸ್ವಾಮಿ ಈ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನಿನ ಭೂಪಟ ತಮ್ಮ ಎದುರಿಗೆ ಇರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಬಿಹಾರ್, ಪಂಜಾಬ್‌ದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳು ಉಂಟು. ಆಮೇಲೆ ಪೂರ್ವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಂಗಾಳದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕವೂ ಬಂತಲ್ಲಾ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳು ಉಂಟು. ಹೀಗಾಗಲಿಕ್ಕೆ ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬರನ್ನು ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹಿಡಿಯಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ಪ್ರಸಾರ 106 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಂದದ್ದು ಈ 106 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನ್ ಹಾಕುತ್ತಾ ಬಂದದ್ದು ಕೇವಲ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಪಕ್ಷಪಾತ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಆಗದಿದ್ದರೂ ಸ್ವರಾಜ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿ 12 ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಸಹ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಿಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳದೇ ಗತ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗಾಗಿ ದ್ವಿತೀಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 842 ಮೈಲು ಹೊಸ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಆ 842 ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳು ಯಾವ ಯಾವುದು ಎಂದರೆ :

ಪೂರ್ವ ರೈಲ್ವೇದಲ್ಲಿ :

Baraset–Basirhal	...	44 ಮೈಲ

Southern Railway :

Barkakana–Birmitrapur	...	124 ಮೈಲ್
Rour Kela–Taldih Dumaro		30 ,,
Noamundi–Bansapani	...	18 ,,
Bhilai–Dalli Rajhara	...	60 ,,
Gua–Manoharpur	...	30 ,,
Karnapura–Ramgarh	...	75 ,,
Central India coal fields	...	125 ,,
Kobra Extension	...	5 ,,
		467

Central Railway :

Guna–Ujjain	...	175 ಮೈಲ

Northern Railway :

Robert Sanj–Garhwa Road		100 ಮೈಲ

North Eastern Railway :

Mirzaffarpur–Darbhanga	...	35 ಮೈಲ
Ramshai–Binnaguri	...	21 ,,
Total	...	842 ಮೈಲ

ಹೀಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ 842 ಮೈಲು ರೈಲ್ವೇ ಗಳನ್ನು ದ್ವಿತೀಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ತೃತೀಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಯೋ ನಿಶ್ಚಿತವಾಗಿ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಬಹಳ ಸಂಶಯಾಸ್ಪದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ನಾವು ಈಗ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಿ ಒತ್ತಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ನಮಗೆ ಒಂದು, ಎರಡೂ ಸಹ ಸಿಕ್ಕೀತೇ ಎಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಇದು ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ವಾದ ಸಮಯ, ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಮೇಲೆ ಒತ್ತಾಯ ತರಬೇಕು. ಇವತ್ತಾದರೂ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಇರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಗ್ಗೆ ಕದಾಚಿತ್ ಅವರಿಗಿಂತ ಕಮ್ಮಿ interest ನನಗೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೂ ಇವತ್ತು ಅವರು ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ನೆಟ್ಟಗೆ ಇತ್ತು. ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಇಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೂ ಸಹ—ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪತಿಪತ್ನಿಯರಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಖಾಸಗಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡುವ ಕಾಲ ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡುವುದು ಅವರು ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು ಎಂದು ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಬಗೆಯ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾಂತ ವಾದ ಮೇಲೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

(ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ)

ತತ್ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಹಳೆಯ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದುದೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ಆರನೆಯ ತಾರೀಕು ನಮ್ಮ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ 17 ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರೆದಿರುವುದಾಗಿಯೂ, ಅದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಆರು ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದುದಾಗಿಯೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಆರು ಲೈನ್‌ಗಳು ಯಾವುವೆಂದರೆ, ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ, ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ, ರಾಯಬಾಗ್ - ರಾಯಚೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೊಸೂರು– ಸೇಲಂ, ಮೈಸೂರು-ವೀರರಾಜಪೇಟೆ - ತಲಚೇರಿ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನೋಡಿದರೆ, ನನ್ನ ಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಇವುಗಳಿವೆ. ರಾಯಬಾಗ್ - ರಾಯಚೂರಿನ ಬದಲು ಗದಗ-ರಾಯಚೂರಿದೆ; ಬೆಂಗಳೂರು - ವೀರರಾಜಪೇಟೆ ಎಂದು ಹಾಕಿದ್ದೇನೆ....

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಯಾವುದನ್ನು ನಿಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದೀರೋ ಅದರಂತೆ ಮಾತನಾಡಬೇಕು; ಬದರಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ಆಗಬಹುದು, ಈಗ ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅಪೇಕ್ಷಿಸುತ್ತೇನೆ. ಡಾ॥ ನಾಗನಗೌಡರು ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಈಗ ನನು ಮುಂದಿಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅವರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೀಗಿದೆ: ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೇಲ್ವೆ ಗಳಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು All weather ports, ಹಾಗೂ ಕಾರಾವಾರ intermediate ಆಗುವುದರಿಂದ top priority ಕೊಡಬೇಕೆಂದಿದೆ;

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ಅದನ್ನು ಸ್ವೀಕಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಅಡ್ಡಿ ಇಲ್ಲ; ಆದರೆ ಗದಗದ ವಿಚಾರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಹೀಗೆ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡುವುದು ಅನಾವಶ್ಯಕ. ಆದಕಾರಣ ಗದಗ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅವರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾಗನಗೌಡರಿಗೆ ಹೇಳಿ ಅವರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ನಾನಾಗಲೇ ಹೇಳಿದಂತೆ, ರೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ, ಭೂಪಟದ ಮೇಲೆ ನೋಡಿದರೆ, ಒಟ್ಟು ಇಂಡಿಯಾದೇಶದ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪಂಜಾಬು, ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಬಿಹಾರ್‌ನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಬಂಗಾಳದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಮೆ ಇದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಇಡೀ ಹಿಂದೂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಮೈಲು ರೈಲ್ವೆ ಇದೆಯೋ ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹುಭಾಗ ಉತ್ತರ ಹಿಂದೂಸ್ಥಾನದಲ್ಲುಂಟು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ಎಲ್ಲ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನೂ potentiality ಯನ್ನೂ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇಲ್ಲಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಆರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಎರಡು ಲೈನ್‌ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾಗನಗೌಡರು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದರೆ, ಅದನ್ನೂ ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆಂದ ಮೇಲೆ ಉಳಿದ ಮಾತಿನ ಮೇಲೆ ವಿವಾದ ಮಾಡುವುದು ಜರೂರಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕರ್ಣಾಟಕ ಆದಮೇಲೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೇಂದ್ರದವರನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಅವರಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟಾದರೂ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಯ ಆಗಿಲ್ಲ ವೆಂಬುದು ಸ್ವಯಂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದು ಹುಡುಕುವುದಕ್ಕಿಂತ, ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಿಂದ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆನ್ನುವುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಶರಾವತಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ, ಗಡಿ ತೀರ್ಮಾನದ ಬಗ್ಗೆ initiative ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಂದು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ತಂದು, ಈ ಸಭೆಯ ಆಶೀರ್ವಾದವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಉತ್ತಮವೆಂದು, ಆ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯ ಸ್ವೀಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಹಾಗೆಯೇ ಈಗ ಮಾಡಬೇಕು ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈಗ ಈ ಶಾಸನ ಸಭೆಯ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ನಿಜವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಈಗ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದವರೂ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿದ್ದಿದ್ದರೆ ಅವರ ಬೆಂಬಲವೂ ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿತ್ತು ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಮಾನವೇ ಇಲ್ಲ. ನಾವು ಬೇಡಿದ ರೈಲ್ವೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೊನ್ನೆ ಲೋಕ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕರ್ಣಾಟಕದ ಎಂ. ಪಿ. ಗಳಿಗೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ತೀವ್ರ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯಿತು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೆ, ಈಗ ಈ ಸಭೆಯ ಬೆಂಬಲ ಬರಬೇಕೆಂಬ ಸಲುವಾಗಿ, ಸರ್ಕಾರದ ಕೈ ಬಲಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಅಂಗೀಕಾರ ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕ. ದ್ವಿತೀಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದೂ ತೃತೀಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದೂ ಲೋಕ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಯಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಶ್ನೆಯ ಮೇಲೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೊಟ್ಟ ಉತ್ತರ ವೃತ್ತ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಅದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನಾವು ಬಹಳ ಬಲವಂತ ಮಾಡಿದರೆ ಇದು ನಮಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆಂದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಬಹಳ ಬಲವಂತ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲರುವ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನ ಎಂ. ಪಿ. ಗಳೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಕರ್ಣಾಟಕ ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸೇರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಸಂತೋಷ. ನಾನು ಹೇಳಿರುವ ರೈಲ್ವೆಗಳ ಗುಣಾವಗುಣಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ನೀವು ಇನ್ನೂ ಮಾತಾಡುವುದಿದ್ದರೆ ಆಮೇಲೆ ಮುಂದುವರಿಸಬಹುದು. The House will now rise for recess and meet after half an hour.

The House adjourned for recess at Three of the Clock and reassembled at Thirty Minutes past Three of the Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair.]

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ.....

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ(ಕುಣಿಗಲು).—ಒಂದು ವಿಷಯ. ಇಂಡಿಯಾ ಸರಕಾರದವರು ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಅದೇನೇ ಇರಲಿ ಉತ್ತರ ಇಂಡಿಯಾದಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ರೈಲು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ, ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ರೈಲು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಶದವಾಗಿ ತಿಳಿಸಬಲ್ಲಿರಾ?

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ದ್ವಿತೀಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 842 ಮೈಲು ರಸ್ತೆ ಕೈಗೆಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಹೊಕೆ ಒಂದು ಮೈಲು ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾಕ್ಕೆ ಮೂರನೆಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಇಂತಿಷ್ಟೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೂ ಸುಮಾರು 1,500 ಮೈಲು ವಿಸ್ತಾರವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಕೇಳಿಬಂದಿರುವುದರಲ್ಲಿಯೂ ದಕ್ಷಿಣ ಇಂಡಿಯಾಕ್ಕೆ ಏನೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಎರಡನೆಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 842 ಮೈಲು ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಇಷ್ಟೂ ಪೂರ್ತಿ ಆಗಿದೆಯೇ?

ಏಕೆಂದರೆ ಮೂರನೆಯ ಪ್ಲಾನ್ ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತಾ ತಾವು ಹೊಸದಾಗಿ ಯಾವುದನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಒಂದು ಹೇಳಿಕೆ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ತೃತೀಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಮುಗಿಸದೆ ಬೇರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ನಿಜ. ಆದರೂ, ತೃತೀಯ ಯೋಜನೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಮತ್ತು ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ತೃತೀಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 1,500 ಮೈಲು ರೈಲ್ವೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಬಲ್ಲೆ.

I am not definite about it. ಅದು ಏನೇ ಇರಲಿ. ಈಗ ನಾವು ಯಾವ ರೈಲ್ವೆ ಸಿಫಾರಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೀರೋ ಆ ರೈಲ್ವೆಗಳ ಮಹತ್ವದ ಬಗ್ಗೆ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಈಗ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ. ಇದು 106 ಮೈಲು ಇದೆ. 8 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚ ಆಗಬಹುದು ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಹೊರತಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆ. ಇದು 85 ಮೈಲು ಇದೆ. ಆರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗಬಹುದು. ಇವು ಎರಡಕ್ಕೂ ಸರ್ವೇ ಆಗಿದೆ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ದಿವಸದಿಂದ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉತ್ತರ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ ಇಲ್ಲ, ನಾಳೆ, ನಾಡಿದ್ದು ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದು, ಮೆಟೀರಿಯಲ್ ಲಭ್ಯ ಇಲ್ಲ ಆ ಕಾರಣದಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರ ಹೇಳಿದ್ದು ಕೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಇದು ಏನೇ ಇರಲಿ. ಈಗ ಅನೇಕ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಯಾವುದಾದರೂ ಇಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವದ್ದು ಅಥವಾ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಮಹತ್ವದ್ದು, ಬೇರೆ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿ, ಮೆಟೀರಿಯಲ್ ಇಲ್ಲ ಎಂಬ ಕಾರಣವನ್ನು ಎತ್ತಬಹುದಲ್ಲಾ, ಏಕೆ ಎತ್ತಬಾರದು? ಕೇಂದ್ರದೊಡನೆಯೂ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಕಾಲಬಂದರೆ ನಾವೂ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಬ್ಬಿಣವನ್ನು ದೊರಕಿಸಲಿಕ್ಕೆ, ಹೊಸ ಆಲೋಚನೆಯನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ, ಈಗಿನ ಸರ್ಕಾರ ಅಸಮರ್ಥವಿದೆ ಎಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮೆಂಬರುಗಳು ಎಷ್ಟು ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ಫಲತಾಂಶವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತೇ?

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದವರ ವಿಷಯ ಹೇಳುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಆದರೆ ಬಹಳ ಜೀದದ ಮಾತು ಎಂದರೆ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಇಲ್ಲಿಂದ ಹೋದ ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರು ಮತ್ತು ಮೂರು ಮಂದಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಒಬ್ಬರು ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸೆಕ್ರೆಟರಿಗಳು ಏನು ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಅವರೇ ಹೇಳಬೇಕೇ ಹೊರತು ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಫಲಶಾಂಶ ನೋಡಿದರೆ ಅವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೋ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗೆ ಸಂದೇಹ ಬರುತ್ತದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡೋಣ. ಒಂದು ಬಲವಾದ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೆ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಅಲ್ಲಾಡಿಸಬಹುದು. ಆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಮಾನಪಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಇನ್‌ಫೀರಿಯಾರಿಟಿ ಕಾಂಪ್ಲೆಕ್ಸ್‌ಗೆ ಗುರಿಯಾಗುವುದು ಬೇಡ. ಸುಪೀರಿಯಾರಿಟಿ ಕಾಂಪ್ಲೆಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಮೈಮರೆಯುವುದು ಬೇಡ. ನಿಜವಾದ ಅಳತೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ನಿಜವಾದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲೂ ಹೋಗುವುದೂ ಬೇಡ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇಳಿಯುವುದೂ ಬೇಡ. ಇದ್ದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿದರೆ, ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೋ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಆದರೂ ಒಮ್ಮೆಲೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಅಡಚಣೆ ಆಗಬಹುದು. ಕನಿಷ್ಟ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಈ ಎರಡಕ್ಕೆ ದರೂ ಪ್ರಯಾರಿಟಿ ಕೊಟ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾದೀತು.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ.—ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೇ, ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಫೋರ್ಮ್‌ವರ್ಕ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ನಂತರ earth work ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. The Railway Minister has definitely told us. They are waiting for clearance to begin earthwork. The Planning Commission has positively given clearance for the earth-work to be taken up.

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೇ ನಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಬಿದ್ದಹಾಗೆ ಇದೆ. ಹೌದೇ?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ.—ಹೌದು.

ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ.—ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ತಮಗೆ ಬಾಯಲ್ಲಿ ಸಕ್ಕರೆ ಬೀಳಲಿ. ಆಮೇಲೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ. ಇದರ ಮಹತ್ವ ಎಂದರೆ ಮಂಗಳೂರಿನಂತೆಯೇ ಇದು ದೊಡ್ಡ ಬಂದರಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಅಯಾಯ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದ

(ಶ್ರೀ ಎ. ಜೆ. ದೊಡ್ಡಮೇಟಿ)

ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತಕ್ಕ ಏಲಕ್ಕಿ, ಕಾಫಿ, ಟೀ ಮತ್ತು ಮೆಣಸು ಮುಂತಾದ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ನಾವು ಹೊರದೇಶಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾಡಲಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹೊರದೇಶದಿಂದ ಡಾಲರ್ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೂ ಉಪಯೋಗ ಬೀಳುವಂಥ ಸಂಭವ ಇದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೇಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಮೈಸೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೂ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೂ ಅನ್ಪದವಾಗುವ ಸಂಭವ ಇದೆ. ನೀರಿನ ಪುರವ ಮುಂತಾದ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಅನ್ಪದ ಇಲ್ಲ. ಆ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅನ್ಪದವಾದೀತು ಎಂದು ಹೇಳಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರದ್ದು. ಅದಕ್ಕೂ ಸಹ ಈಗಾಗಲೇ ಸರ್ವೇ ಆಗಿದೆ. ಸುಮಾರಾಗಿ 86 ಮೈಲಿ ಇದೆ. ಆರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪದೇ ಪದೇ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ available ಇಲ್ಲ, ಅದರಿಂದ ತೊಂದರೆ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಎರಡು ರೈಲ್ವೇಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಂದು ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಅಲ್ಲಿನ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕಾರವಾರ ಒಂದು natural harbour ಆಗಿದೆ. ಕಾರವಾರದ ಬಂದರಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಅತಿ ಆವಶ್ಯಕ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಡಾಕ್ಟರ್ ನಾಗನಗೌಡರ ತಿದ್ದುಪಡಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡಲು ಕಾರಣ ಇಷ್ಟೆ. ಹಳೇ ಮೈಸೂರು ಎಷ್ಟೇ ಸುಂದರವಾಗಿದ್ದರೂ, ಬಂದರು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಒಂದು ದ್ವೀಪದಂತೆ ಇತ್ತು. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಆದ ಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ 200 ಮೈಲಿ coastal line ದೊರೆತಿದೆ. ಈಗ 200 ಮೈಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶ ಇರುವದರ ಮೂಲಕ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್‌ನಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಬಂಧ ದೊರೆತು ತನ್ಮೂಲಕ ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅನ್ಪದವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಲಕ್ಷ ಕೊಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ರೇಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದು ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ 40 ಮೈಲು ಉದ್ದವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಲೈನ್ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರದ ಮುಂದೆ ಒಂದು ಪ್ರಪೋಜರ್ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ. ಈ ಎರಡೂ ಸೂಚನೆಗಳು ಸರಕಾರದ ಮುಂದಿವೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೆ ಆದದ್ದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಲೈನು ಬೆಂಗಳೂರು-ವೀರರಾಜ ಪೇಟೆಯಿಂದ ತಲ್ಲಕಾಡ್‌ಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸೆಂಟರು ಆಗಿರುವದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ವೀರರಾಜಪೇಟೆ ರೇಲ್ವೆ ಲೈನು ಎಂದು ಹೆಸರು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇದು ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು. ಯಾಕೆಂದರೆ ಕೊಡಗಿನಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳಿಂದ ಕೊಡಗು ದೂರವಿದೆ. ಕೊಡಗಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಅಲ್ಲ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡಿಸಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೊಡಗಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಮತ್ತು ಕೊಡಗಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸಾಧನ ಸಂಪತ್ತು ಅಲ್ಲಿಯ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಲಭ್ಯವಾಗಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗರಚನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಗದಗ್-ರಾಯಚೂರು ರೇಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. 1908 ಅಥವಾ 1909ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ರಫ್ ಸರ್ವೇ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಸುಮಾರು 140 ಮೈಲು ಉದ್ದವಾಗಬಹುದು. ನೈಜಾಮ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಹಿಂದುಳಿದ ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಮಾರ್ಗ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶ ಫಲವತ್ತಾದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಜನರ ಓಡಾಟಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಲೈನು ಆವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಈ ಆರು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಮಾಹಿತಿ ತಮಗೆಲ್ಲರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಬೇರೆ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಬಹುದು. ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಏನು ಬೆಂಬಲ ಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಕೊಡಲು ಸದಸ್ಯರು ಸಿದ್ಧರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ಸುಸಮಯದ ಸದುಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸರಕಾರದವರು ಒಂದುಸಾರೆ ಬಿಟ್ಟು ಹತ್ತುಸಾರೆಯಾದರೂ ಸಹ ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿ ದೇಶದ ಜನತೆಯ ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕವಾದ ಹರಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರರಾಗಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣ ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ಗದಗ್ (ಗದಗ್).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ತಂದಿರುವ ತರಾಪಿಗೆ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ನಾನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಈ ತರಾಪಿನಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿರುವ ಆರು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದು ಅತಿ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆಯೋ, ಉದ್ಯಮದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆಯೋ ಅಂಥಾದ್ದನ್ನಾದರೂ ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷಕ್ಕೆ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಉಪಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಆರು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತರಾವು ಪಾಸ್‌ಮಾಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಿದರೆ ಅಪ್ಪು ಪರಿಣಾಮವಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವದ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಎರಡು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಈ ಎರಡು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿವೆ. ಯಾಕಂದರೆ ಈ ಎರಡೂ ಮಾರ್ಗಗಳು ಪೋರ್ಟ್ ಅಂದರೆ ಬಂದರಕ್ಕೆ ತಲ್ಪುತ್ತವೆ. ಬಂದುರಗಳ ಮುಖಾಂತರ ಆಗುವ ವ್ಯವಹಾರ ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಯಾವದೇ ಕಾರಣದ ದೆಶೆಯಿಂದ ಈ ಎರಡೂ ರೇಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಬಾರದು. ಮತ್ತು ತೀವ್ರ ಕೈಕೊಳ

ಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಲೇ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇನೆ. ಹೀಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವದರಿಂದ ಉಳಿದ ನಾಲ್ಕು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ವಿರೋಧಿಯಾಗಿದ್ದೇನೆ, ಬೇಡ ಎಂದು ಅನ್ನುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಅಲ್ಲ. ಉಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿದರೂ ಒಳ್ಳೆಯದೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದವರು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಹೇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಕಾರ ನೋಡಿದರೆ ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೇಲ್ವೆ ರಚನೆಯ ನಿರ್ದೇಶವಿಲ್ಲ. ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಮೀಟಿಂಗ್‌ಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೋಗಿದ್ದರು. ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮೊನ್ನೆ ಬಂದಿರುವ ಸುದ್ದಿಯಿಂದ ನನಗೆ ಹೀಗೆ ಅನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಎರಡನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೈಕೊಂಡಿರುವ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮುಂದು ವರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಹೊಸ ರೇಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯೂ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾದ ಸುದ್ದಿಯಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ಅತಿ ಮಹತ್ವದ ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಕಾರಣವನ್ನೂ ಕುಂಟ ನೆಪವನ್ನೂ ಹೇಳದೇ ಇರುವ ಹಾಗೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ಹೇಳಿದರು. ಒಂದು ತರಾವು ಅಥವಾ ಹೇಳಿಕೆಯಿಂದ ಅಷ್ಟು ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ. ಶರಾವತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ಮಹತ್ವ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಈ ಎರಡೂ ರೇಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಡುವಹಾಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಾಯ ತರಬೇಕು. ಇದೊಂದು ಸುಸಮಯವಿದೆ. ಆದರಿಂದಲೇ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ನಾನು ತಂದಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಎರಡು ರೇಲ್ವೆ ಲೈನ್ ರಚನೆಗೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಉಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಲೈನುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ಈ ಎರಡನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕು. ಯಾಕೆಂದರೆ ಇವು ಬಹಳ ಮಹತ್ವವಾಗಿವೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಮ್ಮ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳ ವೈಫಲ್ಯಗುರಿ ಏನಿದೆ ಎಂದರೆ ದೇಶದ ಸಾಂಪತ್ತಿಕ ಆರ್ಥಿಕಸ್ಥಿತಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಬೇಕು, ದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಉದ್ಯಮ ವ್ಯವಹಾರ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು, ಉತ್ಪತ್ತಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಇವೇ ಮುಖ್ಯ ಗುರಿಯಾಗಿವೆ. ಉದ್ಯಮಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬೇಕಾದುದು ಏನೆಂದರೆ communications, water power, finance ಇವು ಅವಶ್ಯವಾಗಿ ಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ communicationsಗಳಲ್ಲಿ ರೇಲ್ವೆ ಲೈನ್ ಒಂದು ಅತ್ಯಂತ ಅವಶ್ಯಕವಾದಂಥಾದ್ದಾಗಿದೆ. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ communication ನಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಅದು ಇಲ್ಲವಿದ್ದರೆ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅಷ್ಟು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಸಹಾಯ ದೊರೆಯುವದಿಲ್ಲ. ಅಡಚಣೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಂಥ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

4-30 P.M.

ಅದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷವಾದ ಕಾರಣ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷವಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮತ್ತು ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಇದೆ. ಅದು ಹಾಸನದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹುಬ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಲೈನುಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಒಂದು ಪೋರ್ಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಪೋರ್ಟ್ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾಂಡ್ಲದೊಳಗೆ ಒಂದು ಪೋರ್ಟ್ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ವಿಶೇಷ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಯಿತು. ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಹಾಕದಿದ್ದರೆ 10-15 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದರೂ ಪೋರ್ಟ್ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆ ಪೋರ್ಟಿನಿಂದ ಅನೇಕ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಹೋಗುವಂತಾದ್ದು ಇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಗುವಂಥಾದ್ದು ಎಂದರೆ ಏಲಕ್ಕಿ, ಮೆಣಸು, ಚೆಕ್ಕ್ಚೆಲ್ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಾಮಾನುಗಳು ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಗುವುದೂ ಇದೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವಂಥಾದ್ದೂ ಇದೆ. ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ನೂರಾರು ಮೈಲಿ ಸುತ್ತುವರಿದು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಖರ್ಚು ಬಹಳ ಬರುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಟೇಜ್ ಹೋಗುವುದು ಬರುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬಂದು ಗ್ರಾಹಕರ ಮೇಲೆ ಬದ್ದು ಆ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವವರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬಂದು ವ್ಯವಹಾರ ಉದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಂಪಿಟಿಷನ್ ಮಾಡಲು ತೊಂದರೆಯುಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವ ಉದ್ಯಮವೇ ಇರಲಿ ವ್ಯವಹಾರವೇ ಇರಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿನವರಿಗೆ, ಮದ್ರಾಸಿನವರಿಗೆ ಏನು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆಯೋ ಕೊಚಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆಯೋ ಅವು ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಈ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಕಾಂಪಿಟಿಶನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಂಥಾ ವ್ಯವಹಾರ ಉದ್ಯಮಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ಹೇಳಿದರು ಹುಬ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ 6 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು, ಹಾಸನದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ 8 ಕೋಟಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು. ಅದು 10 ಕೋಟಿ ಇದ್ದೀತು, 12 ಕೋಟಿ ಇದ್ದೀತು, ಖರ್ಚಿನದು ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ. ವರ್ತಕರಿಗೆ ವ್ಯವಹಾರ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಏನೇನು ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುತ್ತದೆ ಒಂದೊಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಗಬಹುದಕ್ಕೆ, ಐಟಮ್ ಮೇಲೆ ಪೋರ್ಟ್ ಮೂಲಕ ರೈಲ್ವೆ ಮೂಲಕ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಬೀಳುತ್ತದೆ, ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಖ್ಖಹಾಕಿ ನೋಡಿದರೆ, ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಬೀಳುತ್ತದೋ ಅಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಎರಡು ವರ್ಷದೊಳಗೆ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ನಾನು ರಫ್ ಆಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಯಾವುದು ಆಗುತ್ತದೆ, ಇಂಪೋರ್ಟ್ ಯಾವುದು ಆಗುತ್ತದೆ, ಮಾರ್ಕೆಟಿಂಗ್ ರೇಟ್ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಬೀಳುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು ಲೆಖ್ಖ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ, ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಟಡಿ ಮಾಡಿದರೆ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ಅಂತೂ ರೈಲ್ವೆ ಅಭಾವದಿಂದ ಪೋರ್ಟ್ ಅಭಾವದಿಂದ ಇಲ್ಲಿನ ಗ್ರಾಹಕರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ದುಡ್ಡು ಬದ್ದು ಸಾಮಾನು ಕಳುಹಿಸುವವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬಂದು ಲಾಭ ಸಿಕ್ಕದೆ ಇರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಉದ್ಯಮ ವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗೆ ರೈಲ್ವೆಲೈನು ಅತ್ಯಂತ ಅವಶ್ಯಕ ಇರುವದರಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮೇಲೆ ಯಾವ ಪರಿಣಾಮ ಮಾಡಿದರೆ ಫಲಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು ಮಾಡಿ ಈ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಜಾಗ್ರತೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ,

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ಗದಗ್)

ನಾನು ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಎರಡನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಆಗದಿದ್ದರೆ ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಆದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವ ಕೊಟ್ಟು, ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಆ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆಲೈನುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಶ್ರೀ ಮರಿಯಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದರು, ಪೋರ್ಟ್ ಆದ ಮೇಲೆ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆ ಇದೆ ಎಂದು, ಅದು ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬ ಅನುಮಾನವಿದೆ. ಫೈನಾನ್ಸ್ ಮಿನಿಸ್ಟರು ಈಗ ಇಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೆ ನೆಟ್ಟಗಿತ್ತು. ಅವರು ಮೊನ್ನೆ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದಾಗ ನಡೆದ ತೀರ್ಮಾನದಪ್ರಕಾರ ಹೊಸದಾಗಿ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಹಾಕುವುದನ್ನು ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ಫೈನಲ್ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದರೆ ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಅದರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ಅಷ್ಟೊಂದು ನಿಶ್ಚಯದಿಂದ ಹೇಳಲಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮರಿಯಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಇದ್ದರೆ ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ನೋಡಿದಂತೆ ನನಗೆ ಅನುಮಾನವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅದು ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಸಂಗತಿ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಮ್ಮ ಹೇಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ಆಶೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಹಾಸದದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆಲೈನು ಅದರೆ ನಾನು ತೃಪ್ತಿಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹಾಕುವುದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು ಇದೆ. ಬರೇ ನಮ್ಮ ಧಾರ್ವಾಡ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಕಾರವಾರ ಏನಿದೆ ಅದು ಡೆವಲಪ್ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಮತ್ತು ಪೋರ್ಟ್ ಆಗದ ಹೊರತು ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಸೌಲಭ್ಯವೂ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರದ ಲೈನ್ ಏನಿದೆ, ಅದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು ಇದೆ. ಕಾರವಾರದೊಳಗೆ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿ ರಿಸೋರ್ಸಸ್ ವಿಶೇಷ ಇದೆ. ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿ ಡೆವಲಪ್ ಮಾಡುವುದು ಜೊತೆಗೆ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ದಾಂಡೇಲಿಯಲ್ಲಿ ಪೆಸ್ಟ್‌ಕೋಸ್ಟ್ ಪೇಪರ್ ಫೆರೋ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಪ್ಲಾಂಟ್ ಇದೆ. ಇನ್ನೂ ಇತರೆ ಕೆಲವು ಆಗುವುದೂ ವಿಚಾರ ನಡೆದಿದೆ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಬೆಳಗಾಂ, ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿಯೂ, ಸಹ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಆದರೆ ಪೋರ್ಟ್ ಏರ್ಪಾಟಿನ ವ್ಯವಹಾರದಿಂದ ಅವರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದು ಏನೆಂದರೆ ಕಾರವಾರದಿಂದ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಓರ್ 8 ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಇದ್ದರೆ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಎಕ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಗಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ—ಕಾರವಾರ ರೈಲ್ವೆಲೈನಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನಕೊಡುವುದು ಅವಶ್ಯ ಇದೆ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಐರನ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಓರ್‌ನಿಂದ ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ನಮಗೆ ದೊರೆಯತಕ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಇದೆ. ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಯಾವುದು ಅಭಾವ ಇದೆ ಅಲ್ಲಿ ನೀವು ರೈಲ್ವೆ ಹಾಕಬೇಕು. ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಗಳಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊಂದುವುದಿಲ್ಲ. ಎರಡನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಇಡೀ ಹಿಂದೂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ 840 ಮೈಲು ರೈಲ್ವೆಲೈನುಗಳನ್ನು ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಟು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹನುಮಂತಯ್ಯನವರು ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಆಸ್ಥೆಯಿಂದ ಪ್ರತಿಪಾದಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಇಂಟಿಗ್ರೇಷನ್ ಆದಮೇಲೆ ದಕ್ಷಿಣ ಹಿಂದೂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆಲೈನ್ ಹಾಕುವ ವಿಷಯವನ್ನು ವ ನಸ್ಸಿಗೆ ತಿಳಿಯುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಷ್ಟೆ. ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಈ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆಲೈನು ಆಗುವಂತೆ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯವರೆಲ್ಲರೂ ಬೆಂಬಲ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಾಸುಮಾಡುವ ಒಂದು ಠರಾವಿನ ಮೂಲಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಆಶೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲಾ ಲೈನುಗಳನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಾನು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಡಾ. ನಾಗನ ಗೌಡರ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ನನ್ನ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಇರುವುದರಿಂದ ಆ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಮನವರಿಕೆ ಆಯಿತು ಎಂದರೆ ನನ್ನ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಹೊರಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವರ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ನನ್ನ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

†Dr. R. NAGAN GOWDA.—Mr. Speaker, Sir, I have given notice of an amendment to the resolution; "That after the words 'constructing the following railway lines', add the words:

> "especially Nos. 1 and 2 in view of the fact that the Port of Mangalore is going to be developed as an all-weather port and Karwar as an Intermediary port."

Sir, much has been said already about the necessity for laying these six railway lines. It is necessary therefore that we should have these railway lines. We have been agitating for them from a long time. But now it is more important, and it is absolutely important that we should have at least two of these railway lines, the Hassan—Mangalore Railway line and the Hubli—Karwar railway line. It is a well-known fact that in South India, Mysore is the richest in mineral wealth. We have more iron ore. We have the finest quality of iron ore, probably the finest in the world, and we have got vast deposits of manganese ore, not to say of other minerals. The richness of this mineral wealth was noticed as long back as 1907, almost more than half a century ago and the British

erected a railway line from Hubli to Castle Rock as long ago as 1907 to enable the transportation of manganese ore. So even then, they had realised the necessity for a railway line. At that time, ore from the mines of Sandur and Hospet could be transported from the pit mouth to the harbour of Marmagoa. But unfortunately today we do not have the Marmagoa port in our control. But the necessity for export of iron ore is felt all the more. In the last few years, we have exported a large quantity of iron and manganese ore – iron ore especially—and today we are thinking of transporting millions of tons of iron ore to foreign countries.

The cost of iron ore at the pit's mouth is almost a pittance. It is some where near three to four rupees per ton. This might come as a surprising truth to many of the Hon'ble Members here. More than three tons of iron ore would make almost 1½ tons of pig iron. Such a valuable iron ore is sent away at such a small price. But the cost of transport has become a heavy burden on this iron ore. Where are we sending this iron ore today? From Hospet and Sandur, this iron ore is carried in heavy lorries over a distance of 250 miles and more to the Karwar port. Or in the alternative, iron ore is sent all the way to Guntakal and then to Dharmavaram, Pakala and then to Guddalur Port. The Japanese merchants who are interested in this ore say that they would like to have a connected route all the way from the mine to the port. What is the distance from Hospet to this port of Cuddalur? It is over 550 miles. Just think of the immense waste of energy, time and cost for transporting this ore. Whereas this ore could be put in Karwar port, merely over a distance of 90 miles to Karwar. Within 180 miles, we will be able to put this ore into the Port and then on into the ship. Instead of that we are going all the way to Cuddalur, a distance of 550 miles. I need not dwell on the enormous waste of energy and all that.

Why are we sending this iron ore over such long distances? Because, we are obtaining the very much needed foreign exchange that we require to purchase heavy machinery that are needed for our factories. Sir, the mover of this resolution, Sri Dodmeti, was not sure what was going to happen in the Third Plan. Sometime ago a description of things–what to expect in the Third Plan was given in the newspapers. It is proposed, I am told, that 1,200 miles of railway line will be constructed and 1,200 crores of rupees have been set apart. Of these not one mile of these new railway lines will be in South India. There is no need to complain against North India. We all live in one country. But where there is the necessity for a railway line, we must build the railway line. The necessity for this railway line has not been recognised by the Government of India. And, does the Government of India stand to lose anything on this? The S. T. C. is organised by the Government of India and they are making huge profits by the export of this iron ore. They not only get foreign exchange, but they also make profit. What does our State Government get? For every ton of ore that is mined in any of these mines, they get a pittance of one rupee as royalty. Whereas, the State Trading Corporation organised by the Government of India gets a profit of 8 to 0 times and even 15 times the royalty that the State Government gets. We may at this time think of the cost of the railway line either from Mangalore to Hassan or from Karwar to Hubli. Sir, when compared to the profit that STC gets and the amount of freight that the railways get, the cost of the construction of these lines would be nothing and this may be paid off within a decade. So, in the interest of fast transportation, in the interest of saving money and in the interest of earning foreign exchange, it is necessary that we should have these railway lines from Karwar to Hubli and also from Mangalore to Hassan without any further delay. Out of the 1,200 miles that is proposed to be constructed during the plan period, we should at least have 100 miles at Karwar and 100 miles at Mangalore. Some time back, I had occasion to speak to the

(DR. R. NAGAN GOWDA)

Deputy Minister for Railways when he visited Hospet and when we told him about the urgency about this, he said they were more interested in the Bangalore Salem line. He hails from Salem. It is unfortunate that we have local patriotism before the interest of the nation. I think, all this should not stand in the way of giving these railway lines.

Sir, one word about the development of port. Some time ago, when there was a half-an-hour debate in the Parliament, it was said that as soon as the port is developed, the question of railway line would be taken up. That is what the Finance Minister was saying now as soon as the Mangalore Hassan railway line is taken up, the port will be sanctioned. It is like the old saying "ಹುಚ್ಚನ ಲಗ್ನ-ಹುಚ್ಚ ಬಿಡುವವರೆಗೆ ಲಗ್ನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಲಗ್ನವಾಗುವವರಗೆ ಹುಚ್ಚು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ". That is what the Government of India says and our Finance Minister seems to have seen reason in that. I hope, our Finance Minister will say that they must start these things immediately. There is absolute need for both these things. From ancient time, we had Goa. Later on we had developed Bhatkal as part of Vijayanagaram. When Tippu Sultan visited Malpe, he said: what a place this is for a port! The people of Mysore, people of Vijayanagar were thinking of using them. How is it that we are not getting a port for the export of goods from our State? This will help Government of India in getting a lot of foreign exchange and also develop the industries of this country. Therefore, I commend this amendment for the acceptance of this House. I am glad to hear that the Mover of the Resolution is willing to accept my amendment. I thank him for that.

Sri B. N. BORANNA GOWDA (Belur).—Sir, in supporting the resolution moved by my friend Sri Doddameti, I wish to offer a few remarks. The Hassan-Mangalore railway line was surveyed ten years back. The estimated cost was 19 crores and the Hubli-Karwar line was estimated to cost six crores. Several investigations were made with regard to Hassan-Mangalore line and we were under the impression that this line would be completed during the Second Five-Year Plan alone. But, we are still in doubt whether this would be taken up during the Third Plan. This line runs in the midst of malnad and mineral fields. We transport abundant mineral ore from Banasandra to Mangalore port and also from Sandur and Bellary to Karwar. The Port Trust has not taken a decision whether the Mangalore port should be developed or the Karwar port should be developed. Till this question is settled, we are not in a position to see the railway link. Sir, the malnad part produces, coffee, tea, cardamom, cashewnuts and pepper and also cocoanut. All these will earn a lot of foreign exchange. In the Board which has 60 members, almost all of them are North Indians. During the last ten years not even an inch of railway line is constructed in South India. It is very unfortunate. It is accepted that Satyamangala-Chamarajnagar line, Hassan-Mangalore line and several other lines are very important for the development of the trade in the State. Though we have been urging upon the Central Government in this regard, they are treating us in a step-motherly way. That is the feeling we have formed. I am not saying anything against the Central Government because that is also our Governme t But, I insist that these two lines should be taken up by the Centre immediately. Bombay has a very fine harbour and it has developed into such a big State because of the enormous income it gets from the harbour. The Trust Board has got many members from Bombay State. Perhaps, it is one of the reasons why they are not thinking of these harbours. With these remarks I request all my friends to support this Resolution whole-heartedly.

4-30 P.M.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA (Mangalore I).—Mr. Speaker Sir, I support the Resolution in its original form as well as in its amended stage in its entirety. My feeling is that the

ambit of the resolution as usually envisaged in the first instance, or the dimensions as are covered from the amended resolution are too small to cater to our needs and that too in a fast developing economy. Sir, one thing that is to be seen is, the support that we gathered for this resolution. I have a map in front of me of the entire Indian Republic indicating the various railways that are catering to the needs of the public and also even the map of the Southern half of the Republic where railways are operating to the advantage of the people. Sir, looking at Mysore as it stands today, after reorganisation, there is a big gap with absolute lack of railway in the Northern half and if I were to mention a few figures, it can be seen how we are lacking in this elementary need of communication which is the barest need for the prosperity of commerce and the industries in the State. Would you kindly note that the population per mile of railway in the Mysore State is 14, 108 persons per mile of railway. The total mileage that we have in Mysore State is: Broad Gauge 234 miles; Metre Gauge 1,348 miles, making a total of 1.58 miles. In this is included 28 miles of Narrow Gauge out of 102 between Yelahanka and Bangarpet. If I were to mention a few districts where there is no railway at all, one would be surprised in the civilised times that entire districts comprising even as much as 3, 00 square miles should not have any railway facility worth mentioning. In the District of Coorg there is no railway at all. In a fairly advanced district with regard to industry and commerce, South Kanara, there is a small tail of 29 miles according to the old district as it stood and in Chickmagalur District wherefrom the Revenue Minister comes, which he represents, it is only 44 miles. If I refer to North Kanara it is still more clear that district is equally lacking in railway. Four districts to be lacking in railway is something which ought to make anybody very sad. This area is not at all a barren land or a desert as any other parts either of the Republic or in the world where nothing can be grown. On the other hand, we are not even up to the level of merely reaching the average, but in very many respects, the new Mysore State occupies the first place or a pre-eminent place where industries should be developed and the whole economy not only of the State, though we are also primarily int rested in the economy of the State, I would say the economy of the Republic itself is so closely linked and I can show to any person who wishes to study the subject that Mysore State can safely be based for the prosperity of the entire Republic. Prior to integration it was well known that even old Mysore State which constitutes a moiety of the present dimensions was very rich in minerals and that has been further expanded and I will not get into details, but suffice it to say that the resources of it are at least of the order of 2,000 million tons, the bulk of which is fairly very high in iron contents and if I were to refer to the further remark which has been made by two esteemed visitors from Russia, that is Bulganin and Krushchev as they came first, they called it black gold. I say that because the huge quantities of iron ore that are in Mysore State deserve to be exploited and put to the best use and with that the development of the railways and the Ports is closely linked. The requirements of the two crores of people of the Mysore State are as much a necessity and a compelling necessity of the Central Government or the Planning Commission as the requirements of any other part. May I put my argument in the shape of a question saying that if we compare a unit of 2 crores of people in any part of the Republic and compare any other unit with the Mysore unit and judge it by any requirements I should say that Mysore has not received the fair treatment, the deserving treatment that it should. I must not be understood in saying this that I am apportioning the blame or attributing motives, that North is sacrificing South or South is neglected; I am putting it a little bluntly for the reason that at least the persons concerned, wherever they be, should apprise themselves of the realities and not either refuse to be told or turn a deaf ear to or refuse to understand the

(SRI B. VAIKUNTA BALIGA)

import of it. With regard to agriculture, forest and fishery there has been a study done in detail, though I would say it is on the low side, where a Committee appointed by the National Council of Applied Economic Research which has given us the facts and figures. It is said that the hinterland is served by these ports, the ports mentioned being Mangalore or Malpe, all the hinterland is not taken as the entire unit of Mysore but only the southern half that is adjoining the districts leaving the northern half where there reside nearly a crore of people. It is stated that the Mysore State is rich in several respects with regard to the various commodities and that kind of richness does not prevail anywhere else.

On page 15 of the Report, special reference is made that the coastal strip on which the ports are situated have as many as 16 rivers, the waters from which can be lifted and used for growing two or three crops of paddy annually, indicating that it is possible to step up food production to the extent of at least a lakh of tons in one district alone. I am mentioning that because when the railway is laid and the port developed and the power supplied, it is to converge to the level in order that this part of the country and this part of the State and this State can be made to yield its best for the service of the country that we have to consider the various aspects. The Malnad of the Mysore State is the richest granery that you will ever find anywhere in the Republic. I venture to state it without any fear of contradiction. What is more, what has been contained there has not yet been tapped. By systematic, scientific tapping either of the forest wealth or of the water potential or of the power potential or of the cultivation potential, I should say that all the requirements of the Mysore State can be easily met. What are these requirements? Finance, power or food or even export with regard to various commodities. I would refer further to the question either of sugarcane which is cultivated on 1,20,000 acres or areca or betel-nut where you have got nearly 80 per cent cultivated in Malnad District in over 76,000 acres yielding about 20.5 thousand tons or coffee It is seen that the total acreage in India is 2.6 lakhs for coffee and of the 2.6 lakhs, 1.5 lakhs of acres are under coffee cultivation in this area. I am saying 'this area' because some area is left out. What happens to this coffee? I have got figures which show that coffee which normally should go through the Mysore Ports is not going through them. Why is it? Because there is no rail. It cannot be carried to the ports. If there were a railway, no doubt it would have gone through the ports. Also there are no other facilities. This resolution which deals with both the aspects, that is, port development as well as railway development are linked together as a unit and I do say that this is a very important resolution. I must also remind the House that 76 per cent of the Indian coffee that is exported comes from the hinterland that I have spoken of.

SRI K. P. GADAG.—What are the ports through which they are exported?

SRI B. VAIKUNTA BALIGA.—They are exported through Cochin, Madras, Vizag and Bombay. Similarly, our cardamom which is grown in Mysore State is carried about 480 miles outside and then exported. I need not refer to the case of iron ore which was mentioned here by my friend. This is happening not only in the case of ore but also in the case of so many other commodities. It is because of this grievous defect in the whole pattern of the commerce in the State that our State is suffering a loss of not less than Rs. 12 crores per annum for no fault of the State but because certain persons who have to see and visualise these things to make the best use of the God-given resources of the State have not done so properly.

With regard to the estimate of foreign exchange earnings, I am happy to see that from what was practically nil in regard to the export of iron ore and manganese ore, we are reaching a target of 1 million tons in 1960-61 which will pass through our ports. For this purpose Mangalore and Karwar are allotted a quota of 4 lakhs tons each

and the remaining 2 lakhs tons are spread over the other ports. If the entire quota of this ore is to go through Mangalore or Karwar, the equipment there is woefully lacking to handle this quota. This ore which is exported from Mysore State is going to bring us foreign exchange not of small dimensions but of the order of about Rs. 20 to 30 crores per annum. With slightly better prices this may easily go up to Rs. 40 crores. If the State can help to earn foreign exchange to the extent of Rs. 40 crores, is there any doubt that this matter has to be brought to the compelling notice of the Government of India and Planning Commission? If these things are brought to their notice, then it would not stand any test of reason and common sense to say that this scheme cannot be taken up. It is not that they are unwilling to take up this scheme, but the whole thing has not been sufficiently pressed before them and it is to strengthen the hands of the Government with facts and figures that this Resolution has been brought before this House. If these facts and figures are placed before them, I am sure that reason will prevail and they will come forward to take it up with all the grace.

I would also like to mention that in addition to the target of 1 million tons of ore, there are other products like coffee, cardamom, cashewnut, fisheries, etc. and these will make another million tons to be distributed among ports. Prior to integration there was no fish export from Mangalore to foreign contries. But slowly and steadily we are progressing in this direction and we are able to earn dollar exchange worth about Rs. 20 lakhs by sending prawns to America. This is not even a fringe of our capacity to export fish. If our fisheries are properly organised, there is absolutely no doubt that this industry also will help to a great extent in getting us foreign exchange and for that purpose this railway line and the port will have to be developed.

Now coming to imports, according to a report that has been submitted the requirements of fertilizers for the coffee estates about 20,000 tons. This is on the low side. For all I know, they may require about 1 lakh tons. If iron and manganese ore and the other products referred to by me are exported through these ports, then on their return journey our ships can bring these fatilizers for us. But unfortunately the whole pattern of our commerce has not been evolved on scientific lines for reasons beyond our control and also because of the fact that the Western Ghats come in between these ports.

With regard to the capacity of the Mangalore-Hassan railway there have been various reports. According to the Krishnaswamy Report of 1928 this project will be paying at the rate of 4.7 per cent. It is certainly a good return and it is on that basis that this report recommended the establishment of this line. That was prior to integration. Today in view of the changing trend of our commerce and industries, we can easily multiply the traffic at least by five times. This Mangalore-Hassan line will then be undoubtedly very remunerative and on that ground it can easily be accepted by the Government of India.

I may also refer to another aspect that the development of this railway will open up the Malnad area. The means of communication in Malnad are not easy. Roads that have been built up by voluntary labour at considerable cost in this area cannot stand the fury of the monsoon if they are not properly maintained. The cost of maintenance is also very high. But this is not going to be the case with regard to the proposed railway because maintenance of railway line is different from maintenance of roads There is not going to be any difficulty in the maintenance of the railway line so long as we have got the Nilgiris nearby. So, Sir, the opening of the Mangalore-Hassan railway line, the Hubli-Karwar line and the other lines mentioned in the resolution will be an epoch making feature which will stimulate the economy of the State.

Speaking about the development of ports, I must say that in regard to one port the estimate according to a report

(SRI B. VAIKUNTA BALIGA)

which I have got in my hands, is of the order of 9.4 lakh tons traffic. This is exclusive of the 4 lakh tons of ore I spoke of and the 1 lakh tons of petroleum products like kerosene, petrol, diesel oil, etc. which are likely to pass through these ports. If this is the traffic potential and if that is going to lessen the burden of the people of the State, is it not the duty of us, representatives of the people, to impress upon the Centre that this is an urgent need of vital importance for the economy and the prosperity of the State and also impress upon them the multiple benefits arising out of this scheme? Then, again, the salt industry, if it is established, will increase the traffic potential of the ports. I would also like to point out that fishing harbours should be established along with the development of ports. These fishing harbours are not a peculiar incident of any port. They are part and parcel of bigger ports. Today, in Mangalore there is a cold storage plant which is permanently fixed there. Pending the final decision regarding the development of the Mangalore Port, that has been put in cold storage. That should not be the case. The same remarks apply to Karwar also. Fishing harbours should be established not only at Mangalore and Karwar but also at Malpe. That is going to pay us very rich dividend. As observed in this report, the coast here is one of the richest coasts of the Indian Union. I do not know why we do not utilise the rich resources in this region fully. Is it because the Planning Commission and the Central Government are unwilling to find the necessary funds for this purpose? I am sure that the considered and unanimous opinion of this House will certainly give us the necessary support and will strengthen our hands and we will get all the necessary help from them. I am also sure that this resolution when it is presented to the Planning Commission or the Central Government with the full support of this House will find ready acceptance. I was very happy to hear the Finance Minister say that almost a final decision has been received with regard to the development of Mangalore Port as all-weather port but I was not happy with that small qualifying word 'almost'. That 'almost' has been kept dangling before us for a fairly long time. I hope that with the efforts of the Chief Minister and the Minister for Ports we will succeed in announcing it to the House as an accomplished fact. Let them make a firm resolve and say that there is no justifiantion for the Planning Commission or the Central Government to delay this matter any longer. Let them do similarly with regard to railways also. As I have already said, the railway map makes a very sad reading and casts a serious reflection on the people who are responsible for laying railway lines for publishing these maps. If they had not published these maps, we would have been happier. But their publication is inevitable. However, I do maintain that so far as the points covered by this resolution are concerned, they will have the unanimous support of this House and by the time we meet next I do hope that it will be an accomplished fact.

Thank you, Sir.

†ಶ್ರೀ ಬಸವನಗೌಡ (ಲಿಂಗಸೂಗೂರು).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಈ ದಿವಸ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಶ್ರೀ ಮಾರ್ಕ್ ಅಂದಾನಪ್ಪ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಶ್ರೀ ಮಾರ್ಕ್ ನಾಗನಗೌಡರು ಸೂಚಿಸಿರತಕ್ಕ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಈ ಎರಡಕ್ಕೂ ನನ್ನ ಬೆಂಬಲ ನೀಡುತ್ತ, ನಾನಿಗ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಈ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಲು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಶ್ರೀ ಮಾರ್ಕ್ ಅಂದಾನಪ್ಪ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ನಮ್ಮ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಅಂದರೆ ಗದಗ್-ರಾಯಚೂರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಕಡಗೆ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇಕೆ ಹಾಗಾಯಿತೋ ನನಗೆ ಅದು ಹೊಳೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏನೇ ಆಗಲಿ ಅವರು ಅಷ್ಟು ದೊಡ್ಡಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ತಂದುದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ನನ್ನ ವಂದನೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಹಿಂದೆ ಒಂದಾನೊಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಪ್ರದೇಶ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಮುನೀರಾಬಾದ್-ಗದಗ್ ಹಾಗೊಂದು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಹಿರಿಯರು ಆ ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಆ ವಿಚಾರವೇನಾಯಿತೋ ಏನೋ ಅದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಗದಗ್-ರಾಯಚೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯವಿದೆ. ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದುಕಡೆ ಜಿ.ಐ.ಪಿ. ರೈಲ್ವೇಯೂ ಮತ್ತೊಂದು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಬಾಗಿಲುಕೋಟೆ-ಗದಗ್ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮಧ್ಯೆ ಸುಮಾರು 160 ಮೈಲಿ

ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳೊಂದೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಈ ಹೊತ್ತಿನವರೆಗೂ ಆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ಹೀಗಾಗಿ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ರೈಲಿನ ಮುಖವನ್ನೇ ನೋಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಜನರೂ ಸಹ ಈ ದಿನ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಇದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತವಾರೋ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರದೇಶ. ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿ, ಗೋಧಿ, ಶೇಂಗ ಇತ್ಯಾದಿ ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ರಾಪುಗಳಾಗುವಂಥಾ ದೇಶ. ಎಣ್ಣೇ ಬೀಜಗಳನ್ನೂ ಸಹ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಧಾನ್ಯಗಳೆಲ್ಲ ಈ ದಿವಸ ಕೇವಲ ಬಂಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಇಲ್ಲವೇ ಲಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಬೇಕಾಗಿರುತ್ತೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ದಿವಸ ಬಾಗಲ್‌ಕೋಟೆ, ಕೊಪ್ಪಾಳ, ರಾಯಚೂರು ಇತ್ಯಾದಿ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಜನರಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಒಮ್ಮೆ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ-ಲಿಂಗಸೂಗೂರ್, ಗದಗ-ರಾಯಚೂರು ಗಳ ಮಾರ್ಗ—ಗಜೇಂದ್ರಗಡ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಅದು ಸರಿ ಹೋಗಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಈಗ ಪುನಃ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಾಯಚೂರ-ಗದಗ್, ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾವುದು ಬಹಳ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದದು. ಇದು ಇಡೀ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಈ ಭಾಗದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನುಂಟುಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಸಾಮಾನುಗಳು ಇತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಸಾಗಲು ಅನುಕೂಲ ಉಂಟಾಗುವುದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿಗೆ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಮೇಲಾಗಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹುಟ್ಟಿ ಬಂಗಾರದ ಗಣಿಯ ಕೆಲಸ ಬೇರೆ ದಿನ ದಿನಕ್ಕೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬೇಕಾದಂಥಾ ದೊಡ್ಡ-ದೊಡ್ಡ ಮೆಷೀನ್‌ಗಳನ್ನು ತರಲು ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಆ ಯಂತ್ರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಬರಲು ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದಂತಾಗಿ ಆ ಗಣಿಯ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ಅಡ್ಡಿ ತಂದಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ಈಗ ಸೂಚಿಸಿರತಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ತಂದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಿಚಾರಕ್ಕೂ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತೆ. ಅಲ್ಲ ನಮ್ಮ ದೇಶವೆಲ್ಲ ಒಕ್ಕಲುತನದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ದೊಡ್ಡ ಕಾರ್ಖಾನೆ, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳೂ ಇಲ್ಲದೆ ಜನರಿಗೆ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಮುಗ್ಗಟ್ಟಾಗಿದೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಬಂದರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಜನರ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮಾರ್ಗವಾಗುತ್ತೆ. ಮೇಲಾಗಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ತುಂಗಭದ್ರ ಡ್ಯಾಮಿನ ನಾರೆ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಪ್ರದೇಶವಲ್ಲಿ ಭತ್ತ, ಕಬ್ಬು, ಬೆಲ್ಲ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವಂಥಾ ಅವಕಾಶ ಇನ್ನು ಎಂಟು ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲೇ ಬರಬಹುದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯವಿದೆ ಎಂಬುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಈ ಅನೇಕ ಮಹತ್ವ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ನಾವೀಗ ಸರ್ಕಾರದವರ ನದರಿಗೆ ತಂದಿರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಇದರ ಸಂಪೂರ್ಣ ಮಹತ್ವವನ್ನೀಗ ಅರಿತುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿಯುತ್ತೇನೆ. ಆದ ಕಾರಣ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಬರಲಿರುವ ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲವಾಗದಿದ್ದರೂ ಇದನ್ನು ಅದರ ಮುಂದಿನ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಾದರೂ ತರಲಕ್ಕೆ ಖಂಡಿತ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ ಅವರಿಗೆ ನಾನೀಗ ಈ ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಹಾಕುವುದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯವಿದೆ. ಹೀಗೇ ಇತರ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕ ಬೇರೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಸಹ ಹಾಕಲೇ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ನೀಡಿ, ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟೊಂದು ಜನರ ಬೆಂಬಲ ಸಿಕ್ಕಿರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಅವರ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಅತಿ ಶೀಘ್ರದಲ್ಲೇ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ ನನಗಿಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ನನ್ನ ವಂದನೆಗಳನ್ನರ್ಪಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

5 P.M.

ಶ್ರೀ ಇ. ಪುಂಡಲೀಕಪ್ಪ (ಕುಷ್ಟಗಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಮ್ಮ ಹಿರಿಯರಾವಂಥ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ಈಗ ಏನು ಒಂದು ಗೊತ್ತುವಳಿ ತಂದಿದ್ದಾರೋ, ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡುತ್ತಾ, ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ದೇಶ ದಿವಸ ದಿವಸಕ್ಕೆ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಲಕ್ಕೆ ಹತ್ತಿದೆ. ಈ ಪ್ರಗತಿಯೊಳಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು, ಮತ್ತು ಹುಬ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಲೈನುಗಳ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಅದು ಈ ಮೊದಲೇ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾಗಿನಿಂದಲೂ ಕಡೆಗಣಿಸುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಗೊತ್ತುವಳಿಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿನಲಿಸ್ಟಿನೊಳಗೆ ಅದು ಕಡೆಗೆ ಇದೆ. ಬಾಕಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಮಹತ್ವವಿದೆಯೋ, ರಾಯಚೂರ್ ಗದಗ್ ಲೈನಿಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವ ಇದೆ. ಈ ಲೈನು ನಮಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಬೇಕೇ ಬೇಕು, ಏಕೆಂದರೆ ರಾಯಚೂರಿನಿಂದ ಗದಗಿಗೆ ಮಧ್ಯೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿ ಮತ್ತು ಶೇಂಗಾಯಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. ಈ ರೈಲಿನ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದೆ, ಇವುಗಳನ್ನು ಪೇಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಾದರೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನದ ರೈಲ್ವೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಮಹತ್ವವಿದೆಯೋ, ಅಲ್ಲಿ ಗದಗ್-ರಾಯಚೂರು ರೈಲ್ವೆಗೆ ಅಷ್ಟು ಮಹತ್ವವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವಿನಂತಿಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಈ ಗೊತ್ತುವಳಿ ಕಳುಹಿಸುವುದರೊಳಗೆ ಕಡೆಗೆ ಬಂದಿದೆಯೆಂದು ರಾಯಚೂರು-ಗದಗ್ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಅಲಕ್ಷ ಮಾಡದೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಶಿಫಾರಸು ಕಳುಹಿಸುವಾಗ ಇದನ್ನೂ ಮುಂಚೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ನನಗೆ ಈ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡುವುದಕ್ಕೆ ಎರಡು ಮೂರು ಮಿನಿಟ್ಟಿನ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ಆಭಾರಿಯಾಗಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ನಾಲ್ಕು ಐದು ಮಿನಿಟ್ ಮಾತನಾಡುವವರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದೇ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿಯೂ ನನಗೆ ವೇಳೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY (Malavalli) —Mr. Speaker Sir, I rise to support the resolution as commended by my Hon'ble friend Sri Dodmeti in its amended form ; and as an introduction I would like to say on this resolution that the importance of railway can hardly be over-exaggerated in an under-developed country aiming for a social welfare State. In this connection, I wish to say that, if agriculture and industry are the body and bones of a national organism, communications are its nerves. The industrial development rests on the provision of means of transport. India is a land of villages.

Dr. R. NAGAN GOWDA.—The Hon'ble Member is reading Sir.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—I am not reading Sir. I am only referring to my notes. I just want to cut down the length of my speech. That is why I am referring to my notes.

Sir, I was saying that the progress of an under-developed country like ours rests on the cheap and easy means of transport, especially railways. You know, Mr. Speaker, agriculture has been commercialised after the introduction of Railways. More than anything else, after the introduction of the railways with the advent of British rule in India, it has come to play a great role of reform. More than anything else, the roads and railways have broken the isolation of the villages and this is particularly why we should be thankful to the railways. We all remember that 50 or 60 years ago our people of all castes used to travel sitting in third-class compartments forgetting their castes and creeds. Even today, we see the Brahmin with his caste mark painted on his forehead, travelling in Janatha sitting down with a sweeper and going to Varanasi for worship.

Sri C. J. MUCKANNAPPA (Gubbi).—How is it relevant, Sir ?

Mr. SPEAKER.—The Hon'ble Member need not speak on these topics. He can speak on the railway lines mentioned in the Resolution.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—I am speaking on the Resolution, Sir. I do not know why Sri Muckannappa is disturbing me.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—There will be derailment somewhere !

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—In this connection I would like to say that in the words of the Hon'ble Mr. J. H. Parker, it has its effect even on the economy of the country. He says that even today half of the perishable produce of India runs to waste on account of delay in reaching the market. Therefore I say the railways have a definite role to play in rebuilding our country which has just freed itself from foreign thraldom. I, even to-day, say that quite a large number of areas are still devoid of railway communications. 70 to 80 per cent of the villages are cut off during the monsoon season. People of these areas are put to a lot of economic inconvenience. To put it short, the history of civilisation is the history of transport. The road makers carry the torch of light. They lead and civilisation follows. Homesteads, hamlets, villages, towns and cities follow in their wake one after the other. The track changes into a road, unmetalled at first and then metalled. Trade and commerce develops unifying the world.

I think it was Lord Dalhousie who was the first to pursue an active Public Works Policy and to him goes the credit of first introducing the railways in India and it is he who took up large programmes of building roads.

Mr. SPEAKER.—All this is not needed. Please speak on the resolution.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—I come to the relevant portion, Sir.

The total route-mileage of railways in India in 1957 was 34,7 4. Our route-mileage is the largest in Asia and the fourth largest in the world. The metre guage, mileage runs to a little over 15,000 miles and narrow-guage to 3,356.

Before the outbreak of the war good deal of the mileage was worked by private companies but now only 776

miles of railways are managed by private companies. The lines belonging to our State—once a princely State and other Princely States, in the past have also been integrated with the Government railways. Here I would like to refer to the mileage of railways per hundred sq. miles:

1	U.S.A.	...	6.6
2	Union of South Africa	...	2.4
3	Argentina	...	2.6
4	Australia and New Zealand.		0.9
5	Russia in Europe	...	1.5
6	Canada	...	1.0
7	Belgium	...	40.0
8	U.K.	...	20.0
9	Germany	...	20.0
10	India	...	2.7

Mileage of Railways per one lakh of population.
Canada 465.
South Africa 164.
United Kingdom 46.
India 9.6 which is the lowest.

Sir, the mileage figures do not give a correct idea of the sufficiency of railways in a country like that of ours. It is almost a sub-continent with vast distances. It compar s unfavourably with industrial countries like Belgium and U. K. It compares favourably with other agriculturial countries.

If you just look at the railway budget during the Fist Five-Year Plan, you will see only 20 crores are earmarked. Only 20 per cent of it is being earmarked for the opening of new lines.

That means during the Second Plan only 1,000 miles have been taken up for construction but not a single mile...

Mr. SPEAKER.—It is all very interesting to hear but the point is you have to speak on the lines of the resolution.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—During these two plans after the establishment of Central Railway Bureau by the Railway Board they have thought of 24,706 miles of Railway line by the end of the Second Plan.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದೆಲ್ಲವೂ ಈಗ ಅನಾವಶ್ಯಕ.

Sri M. MALLIKARJUNASWAMY.—Mr. Speaker, when hon'ble member Sri B. Vaikunta Baliga was speaking and when the Deputy Speaker was in the Chair, the Hon'ble member said so many things and gave out railway statistics. I am only comparing the figures of the Central Government and the Central railway budget. I request the Chief Minister and the Government to see that a strong case is made before the Government of India. The Central Government is giving a step-motherly treatment to Mysore State and specially to South India. I request the Chief Minister to take all the suggestions offered by the Hon'ble members who have spoken on this resolution and see that some railway lines are built up. For instance, Wadi to Gadag *via* Talikot (Hyderabad Government), Gulbarga to Parli (half in Marathwada), Talaguppa to Karwar (Bhatkal), Sedbhal to Bijapur, Chamarajanogar to Satyamangala only 42 miles, Maddur to Shivasamudram, Malavalli and linking Kollegal and Chamarajanagar, all these should be pressed upon and taken up with all seriousness. In my concluding remark I would like to appeal to the Government as well as the members representing those areas in the Parliament to make a strong case and see these lines are taken up early.

I thank you Mr. Speaker, profusely.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ನುಬ್ಬಯ್ಯ ನಾಯಕ್ (ಪುತ್ತೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ತಂದಿರುವ ಈ ಠರಾವನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಕರ್ಣಾಟಕದ ನಿಜವಾದ ಸಿರಿಸಂಪತ್ತಿನ ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲು ತೆರೆಯಬೇಕಾದರೆ ಹಾಸನ—ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ—ಕಾರವಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಆಗಬೇಕು. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಂದ ಸಮುದ್ರದ ಮುಖವನ್ನು ಮುಟ್ಟಲು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿದರೆ ನಮ್ಮ ದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಮೊದಲೇ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹಾಸನ ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು 1928ರಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದಾಗ ಇದಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚವಾಗುವುದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತೆಂದೂ ಆಮೇಲೆ ರಿವೈಸ್ ಅಂದಾಜು ಎಂಟು ಕೋಟಿಯಾಗಿ ಈಗ ಹನ್ನೆರಡು ಕೋಟಿಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೆಂದೂ ತಿಳಿಯಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾಲ ಕಳೆದ ಹಾಗೆಲ್ಲಾ ಖರ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂಬುದು ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೂಲಿಯ ದರ, ಸಾಮಾನುಗಳ ಬೆಲೆ ಏರಿದ ಕಾರಣ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲೇ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ನಾಯಕ್)

ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿನ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಿದ್ದರೆ ಅದರ ಖರ್ಚೂ ಬಂದು ಮೇಲೆ ಲಾಭವೂ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಕೇವಲ ನೂರಾರು ಮೈಲು ದೂರ ವಿರುವ ಮಾರ್ಗ. ಈಗ ಇದಕ್ಕೆ ಹತ್ತು ಹನ್ನೆರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚ ತಗಲುವುದು. ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಸ್ಲೀಪರ್ಸ್ ಅದೇ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ. ಪುತ್ತೂರು ತಾಲ್ಲೂಕಿನಿಂದ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿನ ಟಿಂಬರ್ ಈಗ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಅಲ್ಲಗೇ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಮೊದಲು ಸರ್ವೆ ಆಗಿ ಯಾವಾಗಲೋ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿನ ಜನರು ಬಹಳ ಆಶೆಯಿಂದಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಹಾಗಾಗಲಿಲ್ಲ. ಈಗಲಾದರೂ ಜನರು ಬಹಳ ಆತುರದಿಂದ ಕಾಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಇದರ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕಾರಣವಿದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಮಂಗಳೂರು ದೊಡ್ಡ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರ. ಅಲ್ಲಿ ಹೆಚಿನ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ತಯಾರಾಗುವ ಹಂಚನ್ನು ಅನೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಾಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಬೇರೆಕಡೆಯಿಂದ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹಂಚಿನ ಮಣ್ಣನ್ನು ಸಾಗಿಸ ಬೇಕಾದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಅಗತ್ಯ. ಈ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಈಗಿರುವ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಇಮ್ಮಡಿ ಮುಮ್ಮಡಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಕಾಫಿ, ಏಲಕ್ಕಿ ಮುಂತಾದ ಕಾಡು ಉತ್ಪನ್ನ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಈಗ ಅದನ್ನು ಮಾಡಲು ಸಮಯ ಕೂಡಿಬಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಾನಕೊಡ ಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಾಡಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಏಕ್ಕ ನನ್ನ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದಂತೆ ನಾನೂ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹದಿಮೂರು ಹದಿನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷವಿದ್ದು ಅಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಹತ್ತು ಹನ್ನೆರಡು ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರ ವಾಗಿದ್ದರೂ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕೇವಲ ಹತ್ತು ಹನ್ನೆರಡು ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ರೈಲುಮಾರ್ಗವಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಜನರಿಗೆ, ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ವ್ಯಾಪಾರಗಾರರಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಉಡುಪಿಯೂ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯುಳ್ಳ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರ. ಅಲ್ಲಿಗೂ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಈಗ ಬರಿಯ ಲಾರಿಗಳನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವೆಂದು ಒತ್ತಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ (ಕಂದಾಯ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೊಡ್ಡಮೇಟಿಯವರು ತಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ನಿರ್ಣಯದ ಮೇಲೆ ವಿಪುಲವಾದ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದಿದೆ. ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಅಡಕವಾಗಿರತಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಬಹಳ ಒತ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಮಂಜಸವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ "In a convincing manner" ಪಾವ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಈ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ನಮೂದಾಗಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳೊಡನೆ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಪದೇ ಪದೇ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಬಹು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಪಕ್ಷಪಾತ ಮನೋಭಾವ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ. ತೊಂದರೆಗಳಿದಾಗ್ಯೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ತಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ್ದು ಅವಶ್ಯಕ ಎಂದು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ನಿರ್ಣಯದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ವೈಕುಂಠ ಬಾಳಿಗ.—ಪೋರ್ಟ್ ವಿಷಯ ನಮೂದಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಮರೆತುಬಿಡಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಪೋರ್ಟ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದು ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡಲು ಅಶಕ್ತನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಅಡ್ಡಿಯಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—I would like to know what the Hon'ble Members who have moved the amendments would like me to do. One stands in the name of Dr. Nagan Gowda and another in the name of Sri K. P. Gadag. So far as the first portion of Sri K. P. Gadag's amendment and that of Sri Nagan Gowda's are concerned, they are almost the same. The second portion is a deletion in the case of Sri K. P. Gadag's amendment. I would like to know what he would like to do.

Sri K. P. GADAG.—I want to withdraw my amendment, Sir.

The amendment was, by leave, withdrawn.

Mr. SPEAKER.—Now, I would put the amendment to the House. The question is:

'That after the words "constructing the following railway lines,"

add the words: "especially Nos. 1 and 2 in view of the fact that the Port of Mangalore is going to be developed as an all-weather port and Karwar as an Intermediate Port'."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That this Assembly is of opinion that a recommendation be made to the Government of India, for taking early necessary action for constructing the following Railway lines, especially Nos. 1 and 2 in view of the fact that the Port of Mangalore is going to be developed as an all weather port and Karwar as an Intermediate Port:—

1. Hassan-Mangalore
2. Hubli-Karwar
3. Kottur-Harihar
4. Bangalore-Salem,
5. Bangalore-Virajpet
6. Gadag-Raichur."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The next resolution stands in the name of Sri T. Siddalingiah.

Non-Official Resolution re: Commencement of Proceedings with a Prayer.

Sri T. SIDDALINGAIYA (Dodballapur).—Mr. Speaker, Sir, I feel very happy to move the following resolution on the floor of the House:

"That this Assembly is of opinion that the proceedings of each day in the Assembly should be commenced with the prayer and therefore resolves that the day's proceeddings should commence with the fol owing prayer:—

'I, the M. L. A,. a true servant of my Motherland, with all my heart, dedicate my service to the Holy Mother; I will speak only Truth, will hear only Truth, and will see only Truth. Let the Holy Mother bless our work, at this Holy Place. Let us so concentrate our thought and deed'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved:

"That this Assembly is of opinion that the proceedings of each day in the Assembly should be commenced with the prayer and therefore resolves that the day's proceedings should commence with the following prayer.—

'I, the M. L. A., a true servant of my Motherland, with all my heart, dedicate my service to the Holy Mother; I will speak only Truth, will hear only Truth, and will see only Truth. Let the Holy Mother bless our work, at this Holy Place. Let us so concentrate our thought and deed'."

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO (Mysore City).—I rise to a point of order. The point of order is of a fundamental nature. Sir, in this House, before we took our seat we took an oath of allegiance to the Constitution and in the name of God. Therefore, if we are to take an oath afresh before conducting the deliberations of the House every day, it must be reminding us of the oath that we have taken. Therefore, in the first place, I feel that it is against the Constitution and procedure of this House and secondly this House being constituted under the Constitution of a secular nature, I believe this resolution will have no relevancy so far as this House and members and its deliberations are concerned. Therefore this resolution is not in order.

Sri MAHMOOD SHARIFF (Broadway).—One point of clarification for the Member concerned. Only recently the Hon'ble Speaker went to the United Kingdom and other places. I would like to be informed as to what is the procedure. Is it a fact that in other countries, particularly America, the legislators are made to take an oath or pray that they be given light to conduct themselves in their deliberations, as